

61-ஆம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க:

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் — நிருவாகம் 1992-93-ஆம்

ஆண்டுக்குரிய கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு:

I. போக்குவரத்தின் முக்கியத்துவம்:

நவீன போக்குவரத்து ஒரு இடத்திலிருந்து பிறிதொரு இடத்திற்கு எளிதில் சென்று வர வகை செய்கிறது. இது, பொருளாதார, சமூக, அரசியல் ஆகிய துறைகளின் முன்னேற்றத்திற்கு வழி வகை செய்கிறது என்பது அனைவராலும் ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்ட முக்கியமான அம்சமாகும். ஓரிடத்திலிருந்து மற்றோரிடத்திற்கு செல்ல முடியாத நிலை என்பது வறுமையை நீடிக்கச் செய்கிறது. எளிதில் செல்லக் கூடிய நிலை வளத்தைத் தருகிறது. தற்போதைய சிக்கலான பொருளாதார முன்னேற்றப் பாதையில் படனிகள் மற்றும் சரக்குப் போக்குவரத்து நம் வாழ்க்கைத் தரத்தை உயர்த்துவதில் முக்கிய பொறுப்பு வகிக்கிறது. நவீன போக்குவரத்து இல்லையாயின் நவீன உற்பத்தியும் வழங்கலும் இயலாமற் போகும். ஒரு சமுதாயம் எந்த அளவுக்கு வளமும் வலுவும் பெற்றிருந்தாலும் நவீன போக்குவரத்தின் துணை இல்லையாயின் அந்த வசதிகளால் எவ்விதப் பயனும் இல்லாமற் போகும். ஆக, போக்குவரத்து என்பது ஒரு அடிப்படை செயற்பாடாக திகழ்கிறது. மனித உடலுக்கு இரத்த ஓட்டம் எவ்வளவு அவசியமோ அதுபோல் போக்குவரத்து சமுதாயத்திற்கு அவசியமாகிறது.

எல்லாவகை போக்குவரத்து முறைகளும் அவற்றிற்குரிய வழிகளில் சேவைசெய்த போதிலும், சாலைப் போக்குவரத்து மக்களிடையே பிரபலமாகி வருகிறது. இதற்குக் காரணம் எளிதாகக் கிடைத்தல், இயக்கத்தில் நீக்கு போக்குள்ள தன்மை, தனிப்பட்டவர்களின் தேவைக்குப் பயன்படுத்திக் கொள்ளத்தக்க தன்மை, ஒவ்வொரு தனி நபருக்கும் இதன் சேவை கிடைக்கப் பெறுதல், நம்பகத் தன்மை ஆகியவையே யாகும். வேளாண்மையை முக்கிய தொழிலாகக் கொண்ட நம் மாநிலத்தில் சாலைப் போக்குவரத்தின் முக்கியத்துவத்தைப் பற்றி வலியுறுத்திக் கூற வேண்டியதில்லை. எனவே, சாலைப் போக்குவரத்து முறையின் வளர்ச்சியிலும், மேம்பாட்டிலும், அதன் திறம்பட்ட நிருவாகத்திலும் மாநில அரசு எப்போதும் உன்னிப்பாகக் கவனம் செலுத்தி வருகிறது. இந் நோக்கத்தை எய்த, அரசு, அவ்வப்போது பல்வேறு சட்ட, நிருவாக நடவடிக்கைகளை எடுத்து வருகிறது.

II. போக்குவரத்துத் துறையின் நோக்கமும் செயல்பாடும்:

1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதித் துறைகளையும், தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டத்தின் விதித் துறைகளையும்,

[1992 மார்ச் 24]

அவற்றின் கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகளையும் செயல்படுத்துவது. போக்குவரத்துத் துறையின் முக்கிய பணியாகும். இத்துறையின் முக்கிய நடவடிக்கைகள் பற்றிய விவரம் வருமாறு :—

(1) வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல்.

(2) ஓட்டுநர் உரிமம் மற்றும் நடத்துநர் உரிமம் வழங்குதல்.

(3) பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்த ஊர்திகள், சரக்கு வண்டிகள், தனியார் போக்குவரத்து வண்டிகள் ஆகியவற்றிற்கு அனுமதி வழங்குதல்.

(4) போக்குவரத்து வண்டிகளுக்குத் தகுதிச் சான்றிதழ் வழங்குதல்.

(5) வரி வசூல் செய்தல்.

(6) மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம் ஆகியவற்றின் விதித்துறைகள் மீறப்பட்டுள்ளனவா என்பதை அறிய வண்டிகளைச் சோதனை செய்தல்.

(7) விபத்துக்களில் சம்பந்தப்பட்ட வண்டிகளைப் பார்வையிடுதல்.

(8) மாநிலங்களுக்கு இடையே செய்து கொள்ளப்படும் பன்மாநில ஒப்பந்தங்கள்.

(9) சாலைப் பாதுகாப்புக்குழு.

(10) விபத்து நிவாரண முதலமைச்சர் நிதியிலிருந்து விபத்துக்குள்ளானவர்களுக்கு நிவாரண உதவி அளித்தல் முதலியன.

அரசுக்கு வருவாய் அளிக்கும் ஆதாரங்களில், மோட்டார் வண்டிகள் வரி முக்கியமானதொன்றாகும்.

III. நிருவாக அமைப்பு :

• மேற்சொன்ன பணிகளைக் கவனிப்பதற்காக, கட்டுக்கோப்பான நிருவாக அமைப்பு ஒன்று உள்ளது. நிருவாக அமைப்பின் விளக்கப்படம் இணைப்பு—1ல் காணலாம். போக்குவரத்து ஆணையாளர் இந்த அமைப்பின் நிருவாகத் தலைவராவார்; தலைமையிடத்தில் அவருக்கு உதவியாக போக்குவரத்து இணை ஆணையாளர் ஒருவரும், போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்கள் நால்வரும், ஏனைய அலுவலர்களும் உள்ளனர். சிறந்த முறையில் நிருவகிக்க வேண்டுமென்பதைக் கருத்திற் கொண்டு இம்மாநிலம் ஆறு மண்டலங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளது. ஒவ்வொரு மண்டலத்திற்கும் ஒரு போக்குவரத்

1992 மார்ச் 24]

துத் துணை ஆணையாளர் தலைமை வகிப்பார். மேலும், மண்டலங்கள் 30 வட்டாரங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டு, அவ்வாட்டாரம் ஒவ்வொன்றும் ஒரு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் கட்டுப்பாட்டின் கீழ் இயங்குகிறது. அவர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் அதாவது மாவட்ட ஆட்சியரின் செயலராகவும் செயல்படுகிறார். இத் துறை ஆற்றும் பணி, டொது மக்களைச் சென்றடைவதற்காக மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளரின் நிருவாகக் கட்டுப்பாட்டின்கீழ் மாவட்டங்களிலுள்ள வெவ்வேறு இடங்களில் 25 பிரிவு அலுவலகங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளன. மக்கள் நலனில் மிகுந்த அக்கறை கொண்டுள்ள இவ்வரசு மயிலாடுதுறை, ஆரணி ஆகிய இடங்களிலும் சென்னை மாநகரில் 4 இடங்களிலும் ஆக ஆறு புதிய பிரிவு அலுவலகங்களை அண்மையில் தொடங்கியுள்ளது.

இத்துறையின் முறைப்படுத்தும் பணி தலைமையிடத்தில் போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளரின் நிருவாகத் தலைமையின் கீழ் செயல்படுத்தப்படுகிறது. மண்டலங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளும் மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர்களும் இப்பணியைக் கவனித்து வருகின்றனர். செயற்பாட்டுப் பணியாளர்களும், 15 சோதனைச் சாவடிகளைச் சேர்ந்த பணியாளர்களும் இடைவிடாது கண்காணித்து, வருவாய் இழப்பு ஏற்பட வாய்ப்பிருப்பின் அதனைத் தடுத்து விடுகின்றனர்.

மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தின் ஆணைகளுக்கு எதிராக மேல் முறையீடுகள், மறு ஆய்வு மனுக்கள் வந்தால் அவற்றை விசாரிக்கும் பொருட்டு, மாவட்ட நீதிபதி ஒருவரின் தலைமையில் மாநில போக்குவரத்து மேல்முறையீட்டு நடுவர் மன்றம் ஒன்று சென்னையில் செயல்படுகிறது.

IV. சாலைகளில் செல்லும் பல்வேறு போக்குவரத்துகள் :

(அ) 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ், பின்வரும் வகையைச் சேர்ந்த வண்டிகளுக்கு அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன;

- (1) பயணிப் பேருந்துகள்.
- (2) ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (ஆம்னி பேருந்துகள்)
- (3) சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.
- (4) ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள்.

[1992 மார்ச் 24]

- (5) வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் (மேக்சி கேப்ஸ்)
 (6) சரக்கு வண்டிகள்.
 (7) தனியார் பணியாளர்கள் வண்டிகள் (Private Service Vehicles).

1. பயணிப் பேருந்துகள்: இம்மாநிலத்தில், மொத்தம் 19,445 பயணிப் பேருந்துகள் இருக்கின்றன. அவற்றில், 13,946 பேருந்துகள் அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களைச் சேர்ந்தவை. 5,499 பேருந்துகள் தனியாருக்கு சொந்தமானவை. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின்படி பேருந்து அனுமதிகள் தாராளமாக வழங்கப்பட வேண்டும். அவ்வாறு ஒரு முறை வழங்கப்பட்ட பேருந்து அனுமதி, 5 ஆண்டுகளுக்குச் செல்திறன் உடையதாகும். பயணிப் பேருந்துகளுக்கான கட்டணங்களை அரசு அவ்வப்போதும், தேவை ஏற்படும்போதும் நிர்ணயிக்கின்றது. எரி பொருட்கள், உதிரிப் பாகங்கள் ஆகியவற்றின் விலை உயர்வு மற்றும் பணியாளர்களுக்கான ஊதிய உயர்வு போன்றவற்றைக் கருத்திற்கொண்டு, பயணிப்பேருந்துகளுக்கான கட்டணம் அண்மையில் உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. தற்போது அனுமதிக்கப்பட்டுள்ள கட்டண வீதங்கள் குறித்த விவரங்கள், இணைப்பு-அல் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இக்கட்டண உயர்வு, அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் நிதி இடர்ப்பாட்டினைச் சமாளிப்பதற்கு உதவும்.

எனினும், தேசியமயமாக்கும் கொள்கை குறித்து முடிவெடுக்கும்வரை தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கு பர்மிட்டுகள் எதுவும் புதிதாக வழங்கப்படுவதில்லை. நான்கு மாதங்களுக்கு தற்காலிக பேருந்து அனுமதிகள் தற்காலிக அடிப்படையில் புதுப்பிக்கப்படுகின்றன.

2. ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (ஆம்னிப் பேருந்துகள்) :

இம்மாநிலத்தில் 31—12—1991 அன்றைய நிலவரப்படி 197 ஒப்பந்தப் பேருந்துகள்—ஆம்னி பேருந்துகள் உள்ளன. ஆனால் 1990 ஆம் ஆண்டு டிசம்பரில் இப்பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 152 ஆகும். வழங்கப்பட்ட பேருந்து அனுமதிகள் 5 ஆண்டுகளுக்குச் செல்திறன் உடையவை ஆகும். குறிப்பிட்ட ஒரு நோக்கத்திற்காகவே இப்பேருந்துகள் இயக்கப்பட வேண்டுமே தவிர பயணிப் பேருந்துகளாக இயக்கப்படக்கூடாது.

3. சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள் :

இருவகையான சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள் இயங்குகின்றன. இந்தியாவில் எப்பகுதிக்கும் செல்ல அனுமதிக்கப்படுபவை ஒரு வகை. மாநிலத்திற்குள் மட்டும் இயங்க அனுமதிக்கப்படுபவை பிறிதொரு வகை. அனைத்திந்திய அளவிலான அனுமதி பெற்ற

1992 மார்ச் 24]

வண்டிகளின் எண்ணிக்கை 1,202 ஆகும். மாநில அளவிலான அனுமதி பெற்ற வண்டிகளின் எண்ணிக்கை 21,904 ஆகும். வழங்கப்பட்ட அனுமதிகள், 5 ஆண்டுகளுக்குச் செல்திறன் உடையவை ஆகும்.

4. ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் :

மனுதாரா, வலலை ஒன்றையும் ஒட்டுநர் உரிமமும் வைத்திருக்க வேண்டும் என்ற நிபந்தனைக்கு உட்பட்டு, தற்போது தாராளமாக ஆட்டோ அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. ஆட்டோ அனுமதி வழங்கும் விதிகளை எளிதாக்கியுள்ளதால், 1989 ஆம் ஆண்டில், 25,875 ஆக இருந்த ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களின் எண்ணிக்கை தற்போது 40,665 ஆகப் பெருகியுள்ளது. அரசு, அண்மையில் ஆட்டோ ரிக்ஷாவுக்குரிய கட்டணத்தை உயர்த்த அனுமதியளித்துள்ளது. ஆட்டோ கட்டண உயர்வு குறித்த விவரங்கள், இணைப்பு ஆ-ல் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

5. வாடகை மோட்டார் வண்டி (மேக்ஸ் கேப்ஸ்) :

தற்போது 6,943 வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் இருக்கின்றன. அவற்றில் 6,632 வண்டிகள் மாநில அனுமதியும் 311 வண்டிகள் அனைத்திந்திய அனுமதியும் பெற்றவையாகும். மத்திய அரசு அண்மையில் இவ்வகை வண்டிகளை அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது. இவ்வண்டிகளில் பயணஞ் செய்ய அனுமதிக்கப்படும் எண்ணிக்கை 12+1 (பேர்) ஆகும். இவற்றிற்கு வழங்கப்படும் அனுமதிகள், 5 ஆண்டுகளுக்குச் செல்திறனுடையவை ஆகும்.

6. சரக்கு வண்டிகள் :

வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளால் வழங்கப்பட்ட அனைத்திந்திய அனுமதி பெற்ற சரக்கு வண்டிகளும் மாநில அனுமதி பெற்ற சரக்கு வண்டிகளும் இயங்கி வருகின்றன. அனைத்திந்திய அனுமதி பெற்ற 15,074 வண்டிகளும் மாநில அனுமதி பெற்ற 85,604 வண்டிகளும் தற்போது இயங்குகின்றன.

7. தனியார் பணியாளர்கள் வண்டிகள் (Private Service Vehicles):

தற்போது 632 தனியார் பணியாளர் வண்டிகள் உள்ளன. இவ்வண்டிகள் முக்கியமாக கம்பெனிகளால், தங்களது பணியாளர்களை அவரவர் வீட்டிலிருந்து தொழிற்சாலைகளுக்கும் பணி முடித்தவுடன் மீண்டும் அவரவர் வீடுகளுக்கும் அழைத்துச் செல்லப் பயன்படுத்தப்படுகின்றன.

[1992 மார்ச் 24]

V. வண்டிகளின் எண்ணிக்கை பெருக்கமும் போக்குவரத்து வசதிகளும் :

வண்டிகளின் எண்ணிக்கைப் பெருக்கத்தை மக்கள் தொகைப் பெருக்கத்துடன் ஒப்பிடலாம். கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ள வண்டிகளின் எண்ணிக்கைப் பெருக்கத்தைப் பார்த்தால், இத்துறைக்குள்ள பிரச்சினைகளின் பரிமாணம் புரியும்.

வண்டிகளின் எண்ணிக்கை.

ஆண்டு.	போக்குவரத்து வண்டிகள்.	சரக்கு வண்டிகள்.	மொத்தம்.
(1)	(2)	(3)	(4)
1981	82,845	2,38,235	3,21,080
1982	88,309	2,86,813	3,75,122
1983	95,503	3,13,089	4,08,592
1984	1,03,984	3,77,339	4,81,323
1985	1,18,896	4,21,321	5,40,217
1986	1,32,643	5,25,828	6,58,471
1987	1,46,705	6,94,380	8,41,085
1988	1,60,639	8,44,601	10,05,240
1989	1,86,525	9,62,359	11,48,884
1990	1,95,392	12,16,029	14,11,421
1991	2,08,391	13,30,352	15,38,743

“பேருந்து வசதி இல்லாத இடம்” என்ற சொற்களை போக்குவரத்து அகராதியிலிருந்து நீக்கி விடுவதே அரசின் உறுதியான நோக்கமாகும். அறிக்கை ஆண்டில் 0.61 இலட்சம் மக்கள் பயன்பெறும் வகையில் 96 கிராமங்கள் அடங்கிய 12 புதியவழித் தடங்களில் பேருந்துகள் விடப்பட்டுள்ளன.

1992 மார்ச் 24]

(i) பொது மக்களுக்குப் பேருந்து போக்குவரத்து வசதிகள்:

சிறப்பான பேருந்து வசதிகளைச் செய்வதே தற்போதுள்ள அரசின் கொள்கையாகும். இக்கொள்கையை நிறைவேற்றுபவகையில், போக்குவரத்துத் துறை, பொது மக்களுக்குச் சிறப்பான பேருந்து வசதிகளைச் செய்து தருவதில் எப்போதுமே கவனம் செலுத்தி வருகிறது. புதிய வழித்தடங்களின் எண்ணிக்கை, பேருந்து வசதி பெற்ற கிராமங்களின் எண்ணிக்கை, பயனடையும் மக்களின் எண்ணிக்கை ஆகிய விவரம் வருமாறு :—

தொடர் எண்.	பேருந்துகளின் விவரம்.	ஆண்டு விவரம்.	
		1990—91	1991—92 (31-12-1991 வரை).
(1)	(2)	(3)	(4)
1.	பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை	19,058	19,445
2.	வழித்தடப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை.	17,096	17,323
3.	உற்றுழிப் பேருந்துகள் . .	1,962	2,132
4.	வழித்தடங்களின் மொத்த எண்ணிக்கை.	9,456	9,468
5.	புதிய வழித்தடங்கள் . . .	93	12
6.	பயனடைந்த கிராமங்களின் எண்ணிக்கை.	117	96
7.	பயனடைந்த மக்களின் எண்ணிக்கை (இலட்சத்தில்).	1.02	0.61

நிரந்தரமாக பேருந்து வசதிகளைச் செய்து தர இயலாத இடங்களுக்கு அரசு சிறு பேருந்துகளை இயக்கி வருகின்றது. இந்த சிறு பேருந்துகளுக்குச் சலுகை வீதத்தில், காலாண்டிற்கு, இருக்கை ஒன்றிற்கு ரூ. 50 வரி விதிக்கப்படுகிறது. தற்போது 76 சிறு பேருந்துகள் இயங்கிவருகின்றன. இவை தவிர, சந்தைக்குச் செல்லும் கிராம மக்களின் தேவையை நிறைவு செய்வதற்காக, அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் பயணி—சரக்கு வண்டிகளை இயக்கி வருகின்றன. அவசியம் ஏற்படுமையில் இந்த வசதி அதிகரிக்கப்பட்டு வருகின்றது. அண்மையில், இத்தகைய 5 பயணி பேருந்துகள் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் இயங்க அனுமதி அளிக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த வண்டிகளுக்கு, இருக்கை ஒன்றுக்கு, காலாண்டிற்கு, ரூ. 50 என்ற சலுகை வீதத்தில் வரி செலுத்தவும் அனுமதி அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

[1992 மார்ச் 24]

(ii) சரக்கு வண்டிகள் :

வணிக, வர்த்தக வளர்ச்சியை மேம்படுத்துவதற்கு மாநிலத்திற்குள்ளேயே ஓரிடத்திலிருந்து மற்றொரிடத்திற்கும் ஒரு மாநிலத்திலிருந்து மற்றொரு மாநிலத்திற்கும் சரக்குகளை அனுப்புவது மிகவும் முக்கியமானதாகும். தொழில் வளர்ச்சியைக் கருத்தில் கொண்டு, அரசு, சரக்கு வண்டிகளுக்கு அனுமதி வழங்குவதை எளிமையாக்கியுள்ளது. வழங்கப்பட்ட சரக்கு வண்டிகள் அனுமதி விவரம் வருமாறு :—

	31—12—1990	31—12—1991
	அன்றுள்ளபடி.	அன்றுள்ளபடி.
சரக்கு வண்டிகள் (இம்மாநில அனுமதி பெற்றது).	72,594	85,604
தேசிய அனுமதி பெற்ற சரக்கு வண்டிகள்.	13,731	15,074
	86,325	1,00,678

(iii) மாநிலங்களுக்கிடையேயான போக்குவரத்து ஒப்பந்தங்கள் :

ஒரு மாநிலத்திலிருந்து மற்றொரு மாநிலத்திற்குப் போக்குவரத்து தங்குதடையின்றி நடைபெறும் பொருட்டு, மாநில அரசுகள் தங்கள் மாநிலங்களில் அனுமதிக்கப்பட வேண்டிய, பயணிப் பேருந்துகள், சரக்கு வண்டிகள், வாடகைக் கார்கள் எத்தனை என்பது குறித்து விரிவாக விவாதித்த பின்னர் அண்டை மாநிலங்களுடன் ஒப்பந்தம் செய்து கொள்ளுகின்றன. இவ்வாறு மாநிலங்களுக்கிடையே ஒப்பந்தம் செய்து கொள்வதால், ஏற்படும் முக்கிய அனுகூலம் யாதெனில், அந்தந்த மாநில அரசுகளின் பேருந்துகள், ஒருமுனை வரி செலுத்துவதன் பேரில், பரிமாற்ற ஒப்பந்தம் செய்து கொண்டுள்ள மாநிலங்களில் செல்ல இயலும். இதன் பொருட்டு செல்லும் தடவைகளின் எண்ணிக்கை, செல்ல வேண்டிய கிலோமீட்டர் தொலைவு ஆகியவை பரிமாற்ற ஒப்பந்தம் செய்து கொண்டுள்ள மாநில அரசுடன் கலந்தாலோசனைசெய்து கருத்தொருமித்த பின்னரே முடிவு செய்யப்படுகின்றன. இதே போன்று, சரக்கு வண்டிகள், சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள் ஆகியவற்றிற்கும், ஒவ்வொரு மாநிலமும் வழங்க வேண்டிய அனுமதிகளின் எண்ணிக்கை விவாதித்த பின்னர் முடிவு செய்யப்படுகிறது. கருநாடகம், கேரளம், ஆந்திரப் பிரதேசம், பாண்டிச்சேரி, ஆகிய அரசுகளுடன் பன்மாநில ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொள்ளப்பட்டுள்ளன. தேவை ஏற்படும்போதெல்லாம் மேற்கூறிய மாநில அரசுகளுடன் துணை ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன.

1992 மார்ச் 24]

சரக்கு வண்டிகள், ஒப்பந்த வண்டிகள் ஆகியவற்றின் அனுமதிகளுக்கு மேலொப்பமிடுவதற்கு அண்டை மாநிலங்களுடன் செய்து கொண்டுள்ள ஏற்பாடுகள் பின்வருமாறு :—

பின்வரும் மாநிலங்களுக்கிடையே.	சரக்கு வண்டிகள்.		ஒப்பந்த வண்டிகள்.	
	அரசு வண்டிகள்.	தனியார் வண்டிகள்.	சுற்றுலா வாடகைக்காரர்கள்.	சாதாரண வாடகைக்காரர்கள்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
தமிழ்நாடு—ஆந்திரப் பிரதேசம்.	5,250	150	50	100
ஆந்திரப்பிரதேசம்—தமிழ்நாடு.	5,250	150	50	100
தமிழ்நாடு—கருநாடகம்.	3,000	150	100	200
கருநாடகம்—தமிழ்நாடு.	3,000	150	100	200
தமிழ்நாடு—கேரளா.	2,500	200	350	500
கேரளா—தமிழ்நாடு.	2,500	200	350	500
தமிழ்நாடு—பாண்டிச்சேரி.	3,000	வரம்பு ஏது மில்லை.	வரம்பு ஏது மில்லை.	வரம்பு ஏது மில்லை.
பாண்டிச்சேரி—தமிழ்நாடு.	300	..	..	..

போக்குவரத்து பணிகளைப் பேருக்குவதற்காக, வரைவு துணை ஒப்பந்தங்கள் அந்தந்த மாநில அரசுடன் கலந்தாலோசித்து வெளியிடப்பட்டுள்ளன. அவை விரைவில் முடிவு செய்யப்படும்.

(v) நாட்டுடைமையாக்கல் :

[1992 மார்ச் 24]

பேருந்து வழித்தடங்களை நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கை 1947 ஆம் ஆண்டில் கொண்டுவரப்பட்டது. அனுமதி வைத்திருப்போர் வழக்குத் தொடர்ந்ததால், நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை விரைவில் செயல்படுத்த இயலவில்லை. எனவே நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை விரைந்து செயல்படுத்தும் வகையில் 50-க்கும் மேற்பட்ட பேருந்துகளை வைத்துள்ள தனியார் உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள், தமிழ்நாடு 1971 ஆம் ஆண்டு பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின்கீழ், கையகப்படுத்தப்பட்டன. பயணிப் போக்குவரத்து பேருந்துகள் அனைத்தையும், ஐந்தாண்டுகளுக்குள் நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையை அரசு, 1972-ஆம் ஆண்டு ஆகஸ்டுத் திங்களில் அறிவித்தது. இச்செயல் நோக்கத்தை எய்துவதற்காக தமிழ்நாடு 1973-ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டம் கொண்டுவரப்பட்டது. தமிழ்நாடு மாநிலத்தில் பயணிப் பேருந்துகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகளைக் கையகப்படுத்துவதற்கு இச்சட்டம் வகை செய்கிறது. பின்னர் தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள்—ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) திருத்தச் சட்டம் (தமிழ்நாடு சட்டம் 17/1984) கொண்டுவரப்பட்டது. ஐந்து அல்லது அதற்குக் குறைவான எண்ணிக்கையில் பயணிப் பேருந்துகளை இயக்க அனுமதி பெற்றிருக்கும் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கு மேற்சொன்ன சட்டத்தின் விதித் துறைகளிலிருந்து விலக்களிக்க, இச்சட்டத்தில் வகை செய்யப்பட்டது.

எனினும், 1976-ஆம் ஆண்டிற்குப் பிறகு, நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையில் மாற்றம் செய்யப்பட்டது. இதனால், பொதுமக்களின் நலன் கருதி, நீண்ட நாட்களாகப் பேருந்து இயக்கப் பணிகளில் ஈடுபட்டு வரும் குறைந்த எண்ணிக்கையில் பேருந்துகளை வைத்திருக்கும் பேருந்து உரிமையாளர்கள், அவர்கள் இயக்கி வரும் வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்க அனுமதிக்கப்பட்டனர். திட்டம் ஏற்பளிக்கப்பட்டபோது, பேருந்துகளை இயக்க குறிப்பாக அனுமதிக்கப்பட்டவர்கள் அல்லாத தனியார் உரிமையாளர்கள், அறிவிக்கப்பட்ட வழித்தடங்களில் அல்லது ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்ட வழித்தடத்துடன் குறிப்பிட்ட தொலைவு வரையில் இணைந்து செல்லும் வழித்தடங்களில் தங்களுடைய பேருந்துகளை இயக்க இயலாது என்று, 1987-ஆம் ஆண்டில் உச்ச நீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது. உச்ச நீதிமன்றத்தின் மேற்சொன்ன தீர்ப்பின் காரணமாக, பெரும்பாலான தனியார் உரிமையாளர்கள் தங்களுடைய பேருந்துகளைத் தொடர்ந்து இயக்க முடியவில்லை. தனியார் பேருந்துகள் அனைத்தையும் கையகப்படுத்த அரசிடம் நிதி வசதி இல்லாததால், தனியார் உரிமையாளர்கள் அனைத்துப் பேருந்துகளையும் தொடர்ந்து இயக்க, தமிழ்நாடு 1987-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதித்துறைகள்) சட்ட முன்வடிவை

அரசு நிறைவேற்றியது. 13—11—1987 அன்று நிறைவேற்றப் பட்ட இந்த சட்ட முன்வடிவு, குடியரசுத் தலைவரின் இசைவைப் பெறுவதற்காக, மத்திய அரசுக்கு அனுப்பப்பட்டது. புதிய தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கு அனுமதி அளிக்கவும் வரைவுத் திட்டங்கள், ஏற்பளிக்கப்பட்ட திட்டங்கள் ஆகியவற்றின் கீழ்வரும் வழித்தடங்களில் சிறிய அளவில் பேருந்துகளை இயக்கும் உரிமையாளர்களின் அனுமதியைப் புதுப்பிக்கவும் அனுமதிகளை மாற்றியமைக்கவும் இச்சட்ட முன்வடிவு வகை செய்தது.

புதிய அரசு பதவியேற்ற 1989 ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்களில்தான் இச்சட்ட முன்வடிவிற்கு இசைவு பெறப்பட்டது. இது நாட்டுடைமையாக்கத்திற்கு எதிரான கொள்கை என்பதால் குடியரசுத் தலைவரின் இசைவு பெற்ற இந்தச் சட்ட முன் வடிவை வெளியிட வேண்டாம் என்று அப்போதிருந்த அரசு முடிவு செய்தது. ஆகவே, அப்போதைய அரசு அவசர சட்டத்தை வெளியிட்டு ஒப்புதல் பெற்ற இந்த சட்ட முன் வடிவை ரத்து செய்தது. பின்னர் அவசரச் சட்டம் தமிழ்நாடு சட்டம் 6/1991 ஆக கொண்டுவரப்பட்டது.

1991 ஆம் ஆண்டு ஜூன் திங்களில் புதிய அரசு பதவியேற்றது. 1987 ஆம் ஆண்டில் வகுக்கப்பட்ட கொள்கையை பொதுவாகப் பின்பற்றுவதே இந்த அரசின் கொள்கையாகும். பொதுமக்களின் நலன் கருதி தனிப்பட்ட உரிமையாளர்கள் தற்போது இயக்கி வருகின்ற வழித்தடங்களிலேயே அவர்கள் பேருந்துகளைத் தொடர்ந்து இயக்கலாம் என அனுமதிக்க தற்போதைய அரசு முடிவு செய்துள்ளது. அரசு எடுத்த கீழ்க்கண்ட முடிவுகளுக்கு செயல்வடிவம் கொடுக்க, சட்ட முன்வடிவு ஒன்றைக் கொண்டு வரவும் தீர்மானித்துள்ளது:—

(1) தற்போது இருக்கின்ற தனியார் உரிமையாளர்கள் ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட வழித்தடங்களில் மட்டுமே பேருந்துகளை இயக்க அனுமதிக்கப்படலாம். அவர்கள் வழித்தடங்களின் தொலைவு தற்போதைய நிலையிலேயே இருக்க வேண்டும்.

(2) தனியார் உரிமையாளர்கள் மேற்கூறிய ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்ட திட்ட வழித் தடங்களில் மாறுதல்கள் கோரியிருந்தால் வரையறுக்கப்படும் நிபந்தனைகளின்படி அனுமதிக்கலாம்.

(3) அப்போதிருந்த அ.இ.அ.தி.மு.க. அரசு பின்பற்றிய தமிழ்நாடு 1987 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதித்துறைகள்) சட்ட முன்வடிவில் அடங்கியுள்ளதுமான கொள்கை அதாவது ஒரு பயண முனையிலிருந்து மற்றொரு பயண முனை

[1992 மார்ச் 24]

வரை இயக்கி வருகிற தனியார் பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கி, வழித் தடத்தின் ஒரு பகுதியில் பேருந்துகளை இயக்க அவர்களை அனுமதித்தல் என்ற கொள்கை பின்பற்றப்படலாம்.

(4) ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட திட்ட வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்க, புது அனுமதி எதனையும் தனியார் உரிமையாளர்களுக்கு அளிக்க வேண்டியதில்லை.

(5) மேற்குறிப்பிட்ட அடிப்படையில் சட்ட முன்வடிவு கொண்டுவரப்படும் வரையில் புதிய அனுமதிகளும் வழித் தடத்தில் மாற்றமும் அனுமதிக்கக்கூடாது.

(6) அதைப்போன்று, சட்ட முன்வடிவு கொண்டு வரப்படும் வரை நான்கு திங்களுக்கு தற்காலிக அனுமதி அளித்தல் என்ற தற்போதைய கொள்கை பின்பற்றப்படலாம்.

இந்தச் சட்டமுன்வடிவு விரைவில் கொண்டு வரப்படும்.

VI. வரி விதிப்பு

(i) வரிவிதிப்பு :

தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம், அதன் கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகள் ஆகியவற்றை செயலுக்கு கொண்டு வந்ததன் மூலம் மோட்டார் வண்டிகள் வரிகளை வசூலிக்கும் நடைமுறை சீரமைக்கப்பட்டது.

நாள்தோறும் ஓடுகின்ற கிலோமீட்டர் எதுவாய்நுப் பினும் பேருந்தில் அனுமதிக்கப்படும் பயணிகள் எண்ணிக்கை, செய்து கொடுக்கப்படும் வசதிகள் ஆகியவற்றின் அடிப்படையில் பயணிப் பேருந்துகளுக்கான வரி விதிக்கப்படுகிறது. ஏற்று வதற்கு அனுமதிக்கப்பட்ட எடை அளவின் அடிப்படையில் சரக்கு வண்டிகளுக்கு வரிவிதிக்கப்படுகிறது. மோட்டார் வேன்களுக்கும், போக்குவரத்துக்கல்லாத ஏனைய வண்டிகளுக்கும் சரக்கு ஏற்றப்படாத போது உள்ள எடை அளவின் அடிப்படையிலும், மோட்டார் சைக்கிள்களுக்கு அவற்றின் கனப்பரிமாண அடிப்படையிலும் (C.C.) வரி விதிக்கப்படுகிறது. 1-4-1989 அன்றும் அதற்குப் பின்னரும் பதிவு செய்யப்பட்ட இரண்டு சக்கர வண்டிகளுக்கு கட்டாயமாக ஆயுள் கால வரி விதிக்கப்படுகிறது.

அனைந்திந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் தேர்தல் அறிக்கையில், 50 சிசி வரை உள்ள இரண்டு சக்கர வண்டிகளுக்கு வரி விதிப்பது நீக்கப்படும் என அறிவிக்கப்பட்டது. அவ்வாறே, இவ்வரசு பதவி ஏற்றவுடன் 50 சிசி வரையிலும், அது உட்படவும் உள்ள இரண்டு சக்கர வண்டிகளுக்கு வரி நீக்கப்பட்டுள்ளது.

மேலும், ஒப்பந்த-ஊர் திகள் ஆம்னி பேருந்துகளுக்கு இருக்கை ஒன்றுக்கு காலாண்டு ஒன்றுக்கு விதிக்கப்படும் வரியை ரூ. 2,000-லிருந்து ரூ. 500 ஆக இவ்வரசு குறைத்துள்ளது. அதேபோல, மாற்று பேருந்துகளுக்கு உற்றுமிப் பேருந்துகளுக்கு விதிக்கப்படும் வரியும், வழக்கமான பயணிப் பேருந்துகளுக்கு செலுத்தத்தக்க வரியில் 4-ல் 3 பங்கு என இவ்வரசால் குறைக்கப்பட்டுள்ளது. (முன்னர் வழக்கமான பயணிப்பேருந்துகளுக்கு செலுத்துவதைப் போல் மாற்றுப் பேருந்துகளுக்கும் அவர்கள் முழு வரி செலுத்த வேண்டியிருந்தது).

லாரி உரிமையாளர்கள் கூட்டமைப்பிடமிருந்து முறையீடு வரப் பெற்றதன் பேரில், 13,000 கி. கிராம் எடையிலிருந்து 15,000 கி. கிராம் எடை வரை சுமை ஏற்றப்பட்ட எடையுடன் உள்ள சரக்குப் பேருந்துகளுக்கு காலாண்டுக்கான வரி ரூ. 2,490-லிருந்து ரூ. 2,190 ஆகக் குறைக்கப்பட்டுள்ளது.

சரக்குப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள், பயணிப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றுக்கு விதிக்கப்படும் வரிவிகிதங்கள் இணைப்பு இ-ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :

(ii) வரி செலுத்துதல் :

அந்தந்த வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் வரிகள் வசூலிக்கப்படுகின்றன ரொக்கத் தொகை கணக்கிடும் இயந்திரங்கள் (Cash Trac Machine) இந்த அலுவலங்களுக்கு வழங்கப்பட்டுள்ளன. அப்போது தான் பொதுமக்களுக்கு எவ்வித இடையூறும் இல்லாமல் பற்று வரவு விரைவில் முடிவாக்கப்படும். வரிவசூல் சமயத்தில் வரியை எளிதாகச் செலுத்தும் பொருட்டு சென்னை மாநகரின் பல்வேறு பகுதிகளில் கூடுதல் கவுண்டர்கள் தொடங்கப்பட்டுள்ளன. மேலும், வரிகளை வசூலிக்க நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட சில வங்கிகளுக்கும், தனியார் வங்கிகளுக்கும் அனுமதி அளிக்கப்பட்டுள்ளது. நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட ஆறு வங்கிகள் தற்போது வரி வசூலிக்கின்றன. இத்துடன் அண்மையில் 'யூகோ' வங்கிக்கும் வரியை வசூலிக்க அனுமதி அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

[1992 மார்ச் 24]

(iii) வரவும் செலவும் :

மோட்டார் வண்டிகள் வரிகள், கட்டணங்கள் . பகையில் போக்குவரத்து துறை வருவாயை வசூலிக்கிறது. வண்டிகள் மீது வரிகள் விதிப்பதன் மூலம் பெரும் பகுதி வருவாய் பெறப்படுகிறது. வெவ்வேறு வகையான வருவாய்த் தலைப்பின் கீழ் பெறப்பட்ட வருவாய் குறித்த விவரங்கள் கீழே உள்ள அட்டவணையில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

தொடர் எண்.	தலைப்பு விவரம்.	1991-92 ஆம் ஆண்டு	1992-93 ஆம் ஆண்டு
		மதிப்பீடு.	மதிப்பீடு.
(1)	(2)	(3)	(4)
		(ரூபாய் ஆயிரத்தில்.)	
1.	மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் கட்டணங்கள்.	21,75,00	22,85,00
2.	தமிழ்நாடு 1974 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டத்தின் கீழ் விதிக்கப்படும் வரிகள்.	2,35,10,00	2,57,00,00
3.	ஏனைய வரவுகள்.	15,00	15,00
	மொத்தம்	2,57,00,00	2,80,00,00

1991-92 ஆம் ஆண்டு போக்குவரத்துத் துறையைச் சார்ந்த நிர்வாகப் பணிக்கான செலவு ரூ. 6.43 கோடியாகும். 1992-93-ல் ரூ. 6.60 கோடி செலவாகும் என எதிர் பார்க்கப்படுகிறது.

VII நிவாரணம் மற்றும் பாதுகாப்பு :

(1) மோட்டார் வாகன விபத்துகளில் இறந்தவர்களுக்கு

நிவாரணம் :

விபத்து நிவாரண முதலமைச்சர் நிதி, ஆறுதல் நிதி உதவித் திட்டம், 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் (தவறு ஏதுமில்லாதவிடத்து பொறுப்பு) ஆய்வற்றின் கீழ் மோட்டார் வண்டி விபத்தில் இறந்தவர்களுக்கு நிவாரணம் வழங்கப்படுகிறது.

(2) சாலை விபத்தில் இறந்தவர்களின் அல்லது காயமுற்றவர்களின் உறவினர்களுக்கு உடனடியாக நிவாரணம் அளிப்பதற்காகவே விபத்து நிவாரண முதல் அமைச்சர் நிதி 1978-79-ல் ஏற்படுத்தப்பட்டது. 1991-92 ஆம் ஆண்டுக்கான வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் வெளியிடப்பட்ட அறிவிப்பின் அடிப்படையில், கருணாத் தொகை வீதங்கள் அண்மையில் பின்வருமாறு திருத்தி அமைக்கப்பட்டுள்ளன :—

	முன்பு அளிக்கப்பட்ட தொகை. ரூ.	தற்போது அனுமதி கப்பட்டுள்ள தொகை. ரூ.
1. இறப்பு	1,000	3,000
2. நிரந்தரமாக/முழு அளவில் ஏலாமை அடைதல் அல்லது இரண்டு கண்களை, இரண்டு உறுப்புகளை இழந்து விடுதல்.	800	1,500
3. ஒரு கண்ணை அல்லது ஒர் உறுப்பை இழந்து விடுதல்.	400	1,000
4. பிற சிறு காயங்கள்	50	100

இதற்காக, தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டி வரிவிதிப்புச் சட்டத்தின் கீழ் பெறப்படும் மொத்த வருவாயில் 1% முதலமைச்சர் நிவாரண நிதிக்கு ஒதுக்கப்படும். மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பு சட்டத்தின் கீழ் பெறப்படும் வருவாயில் ரூ. 1.5 கோடி ஒவ்வோர் நிதி ஆண்டும் விபத்து நிவாரண முதலமைச்சர் நிதிக்கு மாற்றப்படும்.

(3) ஆறுதல் நிதி உதவித் திட்டத்தின் கீழ் (1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 163 ஆம் பிரிவு) மோட்டார் வண்டி விபத்துகளில் விபத்து நிகழ்ந்தவுடன் நிற்கர்மல் வேகமாகச் சென்றுவிடும் ஊர்தி ஓட்டுநர் விபத்து குறித்த வழக்கில் பாதிக்கப்பட்டோருக்கு இழப்பீடு கொடுக்கப்படுகிறது. இதில் இறந்தவர்களுக்கு ரூ. 8,500-ம் கடுமையான காயமுற்றவர்களுக்கு ரூ. 2,000-ம் இழப்பீடாகக் கொடுக்கப்படுகிறது. 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் கூறப்பட்டுள்ளவாறு நிவாரணம் அளிக்க, இந்திய பொது காப்புறுதிக் கழகமும், காப்புறுதி நிறுவனங்களும் ஏற்பாடு செய்கின்றன.

[1992 மார்ச் 24]

(4) மோட்டார் வண்டிகளினால் ஏற்படும் விபத்துக்களினால் இறப்பு ஏற்படும்போது அல்லது நிரந்தர ஏலாமை ஏற்படும் போது வண்டியின் சொந்தக்காரர் இழப்பீடு வழங்குவதற்கு, 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 140 ஆம் பிரிவு வகை செய்கிறது. விபத்தில் இறந்து விட்டவர் செய்த தவறு காரணமாக அவ்விபத்து ஏற்பட்டிருந்தாலும், வண்டியின் சொந்தக்காரர் இழப்பீடு கொடுக்கும் பொறுப்பை பாதிக்காது. விபத்தில் இறந்துவிடும் நேர்வில் ரூ. 25,000-ம் நிரந்தர ஏலாமை ஏற்படும் நேர்வில் ரூ. 12,000-ம் இடைக்கால இழப்பீட்டுத் தொகை வழங்கப்படத்தக்கதாகும்.

(ii) சாலைப் பாதுகாப்பு :

அதிகரித்து வரும் சாலை விபத்துகளைத் தடுப்பதற்கான வழிவகைகளை கண்டறியும் பொருட்டு, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரைத் தலைவராகவும், பிற அதிகாரிகளை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்டு, 1988 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 215ஆம் பிரிவின் கீழ் வரையறுக்கப்பட்டுள்ள சாலைப் பாதுகாப்புக் குழு ஒன்று ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது. விபத்துகளைத் தடுக்கும் நோக்கத்துடன் நிறைவேற்றப்பட்ட தீர்மானங்களைச் செயல்படுத்த இயலும் வகையில் இக்குழு பல்வேறு துறைகளுடன் நெருங்கிய தொடர்பு வைத்து வருகிறது.

சாலைப் பாதுகாப்பு வாரம் :

தேசியசாலைப் பாதுகாப்புக் குழுவின் பரிந்துரையின் பேரில் தமிழ்நாடும் 1992 ஜனவரி 1ஆம் நாள் முதல் 7ஆம் நாள் வரை சாலைப் பாதுகாப்பு வாரத்தைக் கொண்டாடியது. அப்போது சாலைப் பாதுகாப்பு விதிகளைப் பின்பற்ற வேண்டிய அவசியத்தை சாலையைப் பயன்படுத்துவோர் உணரச் செய்ய பல நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டன.

ஓட்டுநர்களுக்கு “ பாதுகாப்பு அறிவுறுத்தல் இயக்கம் ” மாணவர்களுக்கு “ சாலைப் பாதுகாப்பு ” குறித்த உரைகள், பொது மக்களுக்குக் கருத்தரங்குகள், பட்டிமன்றங்கள், தொலைக்காட்சி மூலம் தொகுதி விவாதம், அகில இந்திய வானொலி மூலம் தகவல் அளிக்கும் உரைகள் ஆகியவை சாலைப் பாதுகாப்பு வாரத்தின்போது மேற்கொள்ளப்பட்ட சில முக்கிய நடவடிக்கைகளாகும்.

தவிர, இரத்தத் தொகுதிக்கான சிறப்பு இயக்கங்கள், ஓட்டுநர்களுக்கு கண் பரிசோதனை செய்தல், முன்பக்க விளக்குகளில் கருப்பு ஸ்டிக்கர்களை ஓட்டுதல் ஆகியவையும் மேற்கொள்ளப்பட்டன. சர்லைப் பாதுகாப்பு பற்றிய தகவல் பரவலாக விளம்பரப்படுத்தப்பட்டது.

[1992 மார்ச் 24]

(iii) போக்குவரத்துப் பொறியியல் பிரிவு :

மாநிலம் முழுவதும் தக்க போக்குவரத்து மேம்பாட்டுப் பணிகள் குறித்துக் கருத்துத் தெரிவிப்பதில் போக்குவரத்து பொறியியல்-நிருவாகப் பிரிவு ஈடுபட்டுள்ளது. இதில் இரண்டு போக்குவரத்துப் பொறியியல் கோட்டங்கள் உள்ளன. ஒன்று சென்னையிலும், மற்றொன்று திருச்சிராப்பள்ளியிலும் உள்ளன. மாநிலத்தில் உள்ள நெடுஞ்சாலைக் கோட்டங்கள், தேசிய நெடுஞ்சாலைக் கோட்டங்கள், தமிழ்நாடு நகர்ப்பகுதி வளர்ச்சிக் கோட்டங்கள் ஆகியவற்றுக்கு போக்குவரத்து மேம்பாடுகள் குறித்துக் கருத்துத் தெரிவிப்பது, போக்குவரத்து பாதுகாப்பு செயற்குறிய்ப்புகளை அளிப்பது ஆகிய பொறுப்புகள் இந்தப் பிரிவிடம் உள்ளன. போக்குவரத்து விதிகளைச் செயல்படுத்தும் காவல் துறை அதிகாரிகளுக்கு இது தொழில்நுட்ப ஆலோசனை நல்குகிறது.

(iv) விதிகளைச் செயல்படுத்துவதில் காவல் துறையினரின் பங்கு :

மோட்டார் வண்டிகளுக்கு உபாயங்கள், அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குவது தொடர்பான அதிகாரங்கள் போக்குவரத்துத்துறையிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டிருக்கிறது. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள், விதிகள் ஆகியவற்றைச் செயல்படுத்துவது, குறிப்பாக போக்குவரத்தை முறைப்படுத்துவது என்ற பணி காவல் துறையிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது.

இச்சட்டங்களைச் செவ்விய முறையில் செயல்படுத்துவதற்காக மாநிலத்தில் மாவட்டத் தலைமையிடங்களிலும், முக்கியமான மாநகரங்கள்/நகரங்களிலும் போக்குவரத்துக் காவல் துறைப்பிரிவுகள் செயல்படுகின்றன. இச் சட்டங்கள் விதிகள் ஆகியவற்றின் கீழ் வழக்குகளைப் பதிவு செய்ய, காவல் துறை சப்-இன்ஸ்பெக்டர்கள் பதவித் தரத்திலுள்ள அதிகாரிகளுக்கும் அப்பதவிக்கு மேற்பட்ட பதவித் தரத்திலுள்ள அதிகாரிகளுக்கும் அதிகாரம் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. போக்குவரத்து நிருவாகத்தில் போக்குவரத்துக் காவல் துறையினரின் கடமைகள் இரண்டுவித செயல்பாடுகளாக அமைந்து உள்ளன.

(i) தடுப்பு நடவடிக்கை :

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் பல்வேறு விதித்துறைகளைத் திறமையாக செயல்படுத்தல்; முக்கியமான போக்குவரத்து இடங்களை நிருவகித்தல்; பொதுமக்களுக்குப் போக்குவரத்து விதிகளை தெரியப்படுத்தல்.

(ii) தண்டனை நடவடிக்கை :

தவறு செய்த ஒட்டுநர்கள் மேல் வழக்கு பதிவு செய்து, அவர்களுக்குத் தண்டனை வாங்கிக் கொடுத்தல்.

போக்குவரத்துக் காவலரின் பணி முக்கியமான சாலை சந்திப்புகள், விபத்து ஏற்படக்கூடிய பகுதிகள் ஆகியவற்றிலும், போக்குவரத்து அதிகமாக உள்ள பள்ளிகல்லூரி பகுதிகள் முதலிய இடங்களிலும் அதிலும் குறிப்பாக நெரிசல் நேரங்களில் போக்குவரத்தை ப்படுத்த பயன்படுத்தப்படுகிறது.

போக்குவரத்து விதினை மீறுபவர்கள் மீது அதாவது உரிமமின்றி ஓட்டுபவர்கள், "L" பலகை மாட்டாமல் ஓட்டக்கற்றுக் கொள்பவர்கள், வரி வில்லை இல்லாதவர்கள் ஆகியோர் மீதும், மிகை வேகம், மிகைச்சுமை, மிகை எடை, காவலர் சைகைக்குப் பணியாமை, தவறான பக்கத்தில் வாகனங்களை முந்துதல், ஆயுள் காப்புறுதி செய்யாமல் ஓட்டுதல், கண்மூடித்தனமாக சாலை விதிகளைப் புறக்கணித்து ஓட்டுதல், பேருந்துகளில் படிக்கட்டில் பயணம் செய்தல், குடிபோதையில் ஓட்டுதல், மிக அதிக ஒலியெழுப்பும் ஒலிப்பாணைப் பயன்படுத்துதல், அதிக புகையை வெளியேற்றுதல், கண்கூசச் செய்யும் முகப்பு விளக்குகள், போதிய ஒளியற்ற முகப்பு விளக்குகள் ஆகியவற்றை கொண்டிருத்தல் முதலிய தவறுகளைச் செய்பவர்கள் மீது காவல் துறையினர் நடவடிக்கை எடுத்து, வழக்குப் பதிவு செய்கின்றனர்.

VIII. இவ்வரசு ஆட்சிக்கு வந்தபின்னர் மேற்கொள்ளப்பட்ட குறிப்பிடத்தக்க மேம்பாட்டுப் பணிகளில் சில :

போக்குவரத்துப் பணிகளை நவீனப்படுத்துதல், வசதிகளைப் பெருக்குதல் முதலியவற்றின் மூலம், இவ்வரசு பொது மக்களுக்குச் சிறந்த பணியாற்றி வருகிறது. அதனை நிறைவேற்றுவதற்காக எடுக்கப்பட்ட மூன்று புதிய நடவடிக்கைகள் வருமாறு :

- (1) கணிப்பொறிமயமாக்குதல்.
- (2) கவுண்டர் முறை.
- (3) குறித்த காலப் பணி நடவடிக்கை.

(i) கணிப்பொறிமயமாக்குதல் :

இவ்வரசு, சென்னை மாநகரிலுள்ள நான்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் கணிப்பொறிகளை (Computers) நிறுவுவதற்கு 12.50 இலட்சம் ரூபாய் அனுமதித்துள்ளது. பணியைக் குறித்த நேரத்தில் எவ்விதக் குறைபாடின்றி முழுமையாக விரைவாக ஆற்ற நினைக்கும் இந்த யுகத்தில் கணிப்பொறியின் பயன்பாடு பெரிதும் உதவும். கணிப்பொறியின் உதவியோடு போக்குவரத்துத் துறை, பொதுமக்களுக்கு உரியவாறு, பயனுள்ள முறையில் சிறந்த சேவை செய்ய முடியும்.

1992 மார்ச் 24]

(ii) கவுண்டர் முறை (Counter system) :

வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களிலிருந்து தரகர்களை நீக்கவும், பொதுமக்களின் தேவைகளை அன்றன்றே பூர்த்தி செய்யவும், போக்குவரத்துத் துறை, அனைத்து அலுவலகங்களிலும் கவுண்டர் முறையைக் கொண்டுவந்துள்ளது. இம்முறையின்மூலம் உடனுக்குடன் செய்யப்பட வேண்டிய சில திட்டவட்டமானப் பணிகள் தெளிவாக வரையறுக்கப்பட்டுள்ளன. அவ்வினங்களில், பொதுமக்கள் தங்களுடைய விண்ணப்பங்களை மட்டும் கொடுக்க வேண்டும். அவர்கள் தேவை உடன் பூர்த்தி செய்யப்படும். பொதுமக்கள் இம்முறையின் பயனை இப்போது உணர்ந்துள்ளனர்.

(iii) குறித்த காலப் பணி நடவடிக்கை :

சென்னை மாநகர வட்டாரப்போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் முன்னரே பணிச் சுமை பெருகியுள்ள நிலையில் மேலும் விற்பனையாளர்கள் பதிவு செய்வதற்காகப் புதிய வண்டிகளைக் கொண்டு வருவதால் அந்த அலுவலகத்தின் பணிச் சுமை மேலும் பெருகியுள்ளது. இத்தகைய இடர்ப்பாட்டினை களைய புதிய முறை ஒன்று கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது. அதன் மூலம் விற்பனையாளர்கள், மைய இடத்தில் வண்டிகளைப் பதிவு செய்ய இயலும். அங்கு பதிவு செய்யும் பணியை நான்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களைச் சேர்ந்த அதிகாரிகள் கவனிக்கின்றனர். இத்திட்டத்தின் செயல்பாட்டினை ஆய்வு செய்த பின்னர், ஏனைய பெரிய மாநகரங்களுக்கும், நகரங்களுக்கும் இத்திட்டம் விரிவுபடுத்தப்படும்.

(iv) 1991-92 ஆம் ஆண்டில் அனுமதிக்கப்பட்ட செயற்குறிப்புகள் :

அரசு, பின்வரும் செயற்குறிப்புகளை 1991-92 ஆம் ஆண்டு பகுதி-II திட்டமாக ஏற்று, அவற்றிற்கு அனுமதியளித்துள்ளது:

(1) பொதுமக்கள் சென்னை மாநகரில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்குச் செல்ல நீண்ட தூரம் பயணம் செய்ய வேண்டியிருப்பதால் ஏற்படும் இடர்பாட்டைக் களைவதற்காக அரசு, சென்னை மாநகரில், நான்கு போக்குவரத்துப் பிரிவுகளைத் தொடங்க அனுமதியளித்துள்ளது. நான்கு போக்குவரத்துப் பிரிவு அலுவலகங்கள் தொடங்கப்பட்டுள்ளன. அவை, பெரம்பூர், வளசரவாக்கம், தண்டையார்பேட்டை மற்றும் திருவல்லிக்கேணி ஆகிய இடங்களில் அமைந்துள்ளன.

[1992 மார்ச் 24]

(2) பிற மாநிலங்களிலிருந்து வரும் வண்டிகள் மோட்டார் வண்டி வரி ஏய்ப்பு செய்வதைத் தடுக்கும் பொருட்டு, பின்வரும் குறிப்பிட்ட சில பகுதிகளில் சோதனைச் சாவடிகளை ஏற்படுத்த அரசு அனுமதித்துள்ளது :—

கோபாலபுரம்	(கோயம்புத்தூர் மாவட்டம்).
இராணிப்பேட்டை	(வட ஆற்காடு-அம்பேத்கார் மாவட்டம்).
பர்கூர்	(பெரியார் மாவட்டம்).

இச்சோதனைச் சாவடிகள் அனைத்தும் செயல்பட்டு வருகின்றன.

(3) அதிகாரங்களைப் பரவலாக்கும் நோக்கத்துடனும், பொதுமக்களுக்கு சிறந்த வசதிகளுக்கு வகை செய்யும் நோக்கத்துடனும், மயிலாடுதுறை, ஆரணி ஆகிய இடங்களில் பிரிவு அலுவலகங்களைத் தொடங்க அரசு அனுமதியளித்துள்ளது. தஞ்சாவூர் மாவட்டத்திலுள்ள தாரமங்கலம், சேர்காழி, மயிலாடுதுறை ஆகிய வட்டங்களைச் சேர்ந்த பொதுமக்களின் தேவையை மயிலாடுதுறை பிரிவு அலுவலகமும், திருவண்ணாமலை சம்பு வராயர் மாவட்டத்திலுள்ள செய்யாறு, ஆரணி, வந்தவாசி ஆகிய இடங்களைச் சேர்ந்த மக்களின் தேவையை ஆரணி பிரிவு அலுவலகமும் நிறைவு செய்கின்றன.

(4) பொதுமக்களுக்கு உதவும் நோக்குடன், திருப்பூர், விழுப்புரம் ஆகிய இடங்களிலுள்ள பிரிவு அலுவலகங்களை தனி அதிகாரம் பெற்ற வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களாக அரசு நிலை உயர்த்தியுள்ளது.

(5) நீலகிரி, தருமபுரி, புதுக்கோட்டை, நாமக்கல் ஆகிய இடங்களிலுள்ள வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கு புதிய ஜீப்புகள் அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளன.

(v) மாசு கட்டுப்பாடு :

மாசு கட்டுப்பாடு குறித்து தற்போது அதிக அளவு கவனம் செலுத்த வேண்டியுள்ளது. தற்போது காற்றுத்தூய்மை கெடுவதற்கு மோட்டார் வண்டிகளே பெரிதும் காரணமாக விளங்குகின்றன. இவ்வாறு மாசுபடுவதைக் கட்டுப்படுத்த மோட்டார் வண்டிகள் புகை, ஆவி முதலியவற்றை எந்த அளவுக்குத்தான் வெளியேற்றலாம் என்பது குறித்து, மத்திய அரசு சட்டப்படி வரையறுத்துள்ளது. வரையறுக்கப்பட்ட அளவிற்கு மேல், புகை முதலியவற்றை வெளியேற்றும் வண்டிகளின் உரிமையாளர்கள், அவ்வண்டிகளிலுள்ள குறைபாடுகளைக் களைந்து சோதனைக்காக வண்டிகளை மீண்டும் கொண்டு வர வேண்டும்.

1992 மார்ச் 24]

மக்கள் நலனைக் கருத்தில் கொண்டு இத்திட்டத்தைச் செயல்படுத்த முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. இதனைச் செயல்படுத்துவதில் முதற்கட்டமாக சென்னையில் உள்ள சரக்கு வண்டிகள் தகுதிச் சான்றிதழ் பெறும்போது மாசுச் சோதனைக்கு உட்படுத்தப்பட வேண்டும் என அரசு ஆணையிட்டுள்ளது. தமிழ்நாடு மாசுக் கட்டுப்பாடு வாரியம், தனது பணியாளர்கள் மற்றும் கருவிகள் கொண்டு இப்பணியை செயல்படுத்துமாறு ஆணையிட்டுள்ளது. இவ்வாரியம், வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் தவிர பிற இடங்களில் சோதனைகளை மேற்கொள்ளாது. வரையறுக்கப்பட்ட வரம்புகளை மீறும் வண்டிகள், குறைகளை சரிசெய்த பின்பு மறுபடியும் சோதனைக்கு உட்படுத்தும்படி கேட்டுக்கொள்ளப்படும். குறைகளை நீக்கிய பின்னர் மாசுக் கட்டுப்பாடு வாரிய பணியாளர்களால் அளிக்கப்படும் சான்றிதழை அடிப்படையாகக் கொண்டு மோட்டார் வண்டி பணியாளர்களால் தகுதிச் சான்றிதழ் வாங்குவதற்காக மேற்கொண்டும் சோதனைகள் நடத்தப்படும்.

சென்னையில் 19—2—1992 அன்று தொடங்கப்பட்ட இத்திட்டமானது நாளடைவில் மற்ற பகுதிகளுக்கும் விரிவாக்கப்படும்.

வாழ்வதற்கு தூய்மையான குழ்நிலையை உருவாக்கும் வகையில் சரியான திசையில் ஒரு தொடக்கம் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டம் வெற்றி பெற மோட்டார் வண்டிகள் உரிமையாளர்கள் அரசுக்கு ஒத்துழைப்பு நல்குவார்களென நம்பப்படுகிறது.

(vi) 1992-93 ஆம் ஆண்டிற்கான புதிய செயற் குறிப்புகள் :

பொது மக்களுக்கு மேலும் வசதிகள் செய்து கொடுப்பதற்காக, பின்வரும் திட்டங்களுக்கு ஒப்புதலளிக்க கருதப்பட்டுள்ளது :—

(1) சென்னை மத்திய வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகத்தைப் பிரித்தலும், சென்னை கிழக்கு வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகத்தை உருவாக்குதலும். இப்பணிக்காகும் செலவுத் தொகை ரூ. 16.08 இலட்சம் ஆகும்.

(2) கோரியிலுள்ள பிரிவு அலுவலகத்தை வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகமாக நிலை உயர்த்துதல். இதற்காகும் மொத்தச் செலவுத் தொகை ரூ. 5.57 இலட்சம் ஆகும்.

(3) பெரியகுளத்திலுள்ள பிரிவு அலுவலகத்தை வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகமாக நிலை உயர்த்துதல். இதற்காகும் மொத்தச் செலவுத் தொகை ரூ. 8.35 இலட்சம் ஆகும்.

(4) மொத்தம் ரூ. 7.79 இலட்சம் செலவில் நாமக்கல் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்குக் கருதல் பணியாளர்களை நியமிக்க அனுமதி வழங்குதல்.

[1992 மார்ச் 24]

(5) மொத்தம் ரூ. 5.83 இலட்சம் செலவில் சென்னை மேற்கு வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்கு கூடுதல் பணியாளர்களை நியமிக்க அனுமதி வழங்குதல்.

(6) மொத்தம் ரூ. 3.13 இலட்சம் செலவில் சென்னை வடக்கு வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்கு கூடுதல் பணியாளர்களை நியமிக்க அனுமதி வழங்குதல்.

(7) மொத்தம் ரூ. 4.26 இலட்சம் செலவில் சென்னை தெற்கு வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்கு கூடுதல் பணியாளர்களை நியமிக்க அனுமதி வழங்குதல்.

(8) மொத்தம் ரூ. 14.50 இலட்சம் செலவில் தஞ்சாவூர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகக் கட்டிடம் கட்டுதல்.

(9) மொத்தம் ரூ. 24.20 இலட்சம் செலவில் இராமநாத புரம் வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்கு கட்டிடம் கட்டுதல்.

(10) மொத்தம் ரூ. 3.12 இலட்சம் செலவில் கூடுதல் இள நிலை உதவியாளர்களைப் பணியமர்த்துவதன் மூலம் வட்டார போக்குவரத்து அலுவலகப் பணியாளர் எண்ணிக்கையை அதிகரித்தல்.

(11) மொத்தம் ரூ. 2.26 இலட்சம் செலவில் சென்னை மாநிலப் போக்குவரத்து மேல்முறையீட்டு தீர்ப்பாயத்திற்கு ஓட்டுநருடன் கூடிய ஊர்தி வழங்குதல்.

(12) மொத்தம் ரூ. 1.00 இலட்சம் செலவில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களில், விலைமதிக்கமுடியாத பதிவு நுக்களைப் பாதுகாப்பதற்காக பதிவு அடுக்குகள் வழங்குதல்.

(13) மொத்தம் ரூ. 11.60 இலட்சம் செலவில் கோயம்புத்தூர், மதுரை, திருச்சிராப்பள்ளி, திருநெல்வேலி-கட்ட பொய்மன், சேலம் ஆகிய இடங்களில் உள்ள பறக்கும் படைகளுக்கு ஐந்து ஜீப்புகள் வழங்குதல்.

(vii) மற்ற மாநிலங்களிலிருந்து வரும் வண்டிகள் மீதான தல அபராதம் :

அண்டை மாநிலங்களிலிருந்து இம்மாநிலத்திற்குள் வரும் பல வண்டிகள், மோட்டார் வாகனச் சட்ட விதிகளின் கீழ் வரையறுக்கப்பட்டுள்ள விதிகளையும் நிபந்தனைகளையும், உரிமக் கட்டுப்பாடுகளையும் மீறுகின்றன. இம்மாநிலத்தில் தல அபராத முறை ஒழிக்கப்பட்டுவிட்டதால் இம்மாதிரியான வண்டிகள் எவ்வித அபராதத்திற்கும் உட்பட்டமாட்டா. சோதனைக் குறிப்புகள். (Check memos) மட்டுமே அவ்வண்டி

1992 மார்ச் 24]

களுக்கு அளிக்கப்பட்டு, பின்னர் இம்மாதிலத்திற்குள் செல்ல அனுமதிக்கப்படுகின்றன. அதன் பின்னர், இவ்வண்டிகளை தேடிக் கண்டுபிடித்தலோ, அபராதம் வசூலித்தலோ இயலாத தொன்றாகும். இக்காரணத்தினால் இந்த அரசுக்கு பெருத்த வருவாய் இழப்பு ஏற்பட்டுள்ளது. நமது மாநிலத்திலிருந்து மற்ற மாநிலங்களுக்குள் செல்லும் வண்டிகள் தவறு புரிந்தாலோ விதிகள் எவையேனும் மீறினாலோ அவை அந்த இடத்திலேயே அடராதத்திற்கு உட்படுத்தப்படுகின்றன என்பதனை இங்கு சுட்டிக்காட்டுவது சாலப் பொருத்தமாகும்.

எனவே, மற்ற மாநிலங்களிலிருந்து வருபவையும் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், விதிகளின் கீழ் வரையறுக்கப்பட்ட விதிகளையும் கட்டுப்பாடுகளையும் மீறுகின்றவையுமான வண்டிகளுக்கு அந்த இடத்திலேயே அபராதம் வசூலிக்கும் முறையை மீண்டும் கொண்டுவருவதென உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. இது தொடர்பான ஆணை விரைவில் வெளியிடப்படும்.

IX. முடிவுரை.

சாலைப் போக்குவரத்தினால் பொதுமக்கள் அடையும் நன்மைகளையும் பொருளாதார சமூக மேம்பாட்டுக்கு அதனால் ஏற்படும் குறிப்பிடத்தக்க பயன்களையும் முற்றிலும் அறிந்து, இந்த அரசு பொதுமக்களுக்கு சிக்கனமான, வசதியான போக்கு வரத்து வசதியை அளிக்க எல்லாவகை முயற்சிகளையும் எடுத்து வருகிறது. பொதுமக்களுக்கு போதுமான அளவிற்கும், தொடர்நதும் உரிய நேரத்திலும் திறம்படவும் இவ்வசதியை நன்குவதே இந்த அரசின் தலையாய நோக்கமாகும். போக்குவரத்துச் சட்டங்களையும், விதிமுறைகளையும் செவ்விய முறையில் செடல்படுத்தி சாலை விபத்துக்களைத் தவிர்த்து, சாலைப் பாதுகாப்பைப் பெருமளவுக்கு உறுதி செய்வதும், சாலைகளை மேம்படுத்துவதும் இந்த அரசின் சீரிய முயற்சியாக இருக்கும்.

கட்டண விதங்கள்,

பயணிப் பேருந்துகள்.
விவரங்கள்.

16--10--1991 முதல்
கட்டண விதங்கள்.

விவரவுப் பேருந்துகள்

(i) சமவெளிச் சாலைகளில் கி. மீட்டர் ஒன்றுக்கு 12½ காசு. ஆனால், 25 கிலோ மீட்டருக்கும் குறைவான தூரத்திற்கு ஐந்து ரூபாய்க்கு மேற்படாமல் கட்டணம் விதிக்கப்படவேண்டும். 29-1-1992 ஆம் நாளிலிருந்து இந்தக் கட்டணமானது நான்கு ரூபாயாகக் குறைக்கப்பட்டுள்ளது.

(ii) மலையச்சாலைகளில் கி. மீட்டர் ஒன்றுக்கு 14½ காசுகள்.

(iii) உயர்தர இருக்கை வசதிகள் செய்யப்பட்டிருந்தால் கி. மீட்டர் ஒன்றுக்கு 14½ காசு. ஆனால், 34 கி.மீட்டருக்கும் குறைவான தூரத்திற்கு ஐந்து ரூபாய்க்கு மேற்படாமல் கட்டணம் விதிக்கப்படவேண்டும்.

(iv) மேற்படி வசதிகளுடன் குளிர்சாதன பசுதிடன் இருந்தால், கி. மீட்டர் ஒன்றுக்கு 20 காசு. ஆனால் நூற்பது கி. மீட்டருக்கும் குறைவான தூரத்திற்கு எட்டு ரூபாய்க்கு மேற்படாமல் கட்டணம் விதிக்கப்படவேண்டும்.

மேலே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள விதங்களுக்கிணங்க, வரையறுக்கப்பட்டுள்ள கட்டணங்கள் பத்து காசு மடங்குகளில் அடுத்த உயர் மடங்கிற்கு உயர்த்திக் கணக்கிட்டு வசூலிக்கப்பட வேண்டும்.

சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகள்.

(1) சமஸ்திபூர் சாலைகளில்
கி. மீட்டர் ஒன்றுக்கு 12½
காசு. ஆனால், எட்டு கி.
மீட்டருக்கும் குறைவான
தூரத்திற்கு ஒரு ரூபாய்க்கு
மேற்படாமல் கட்டணப்
வசூலிக்கப்படவேண்டும்.

(2) மலைச்சாலைகளில் கி.
மீட்டர் ஒன்றுக்கு 14½
காசு. ஆனால், ஆறு கி.
மீட்டருக்கும் குறைவான
தூரத்திற்கு ஒரு ரூபாய்க்கு
மேற்படாமல் கட்டணம்
வசூலிக்கப்படவேண்டும்.

மேலே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள கட்டண வீதங்களுக்கிணங்க வரை
யுறுத்தப்பட்டுள்ள கட்டணங்கள், 10 காசு என்ற மடங்குகளின்
படி அடுத்த டிசம்பர் மடங்கிற்கு உயர்த்திக் கணக்கிட்டு வசூலிக்கப்
படவேண்டும்.

மாநகர், நகரப் பயணிப் பேருந்துகள் :

தமிழ்நாட்டில் மாநகர், நகர பேருந்து வழித்தடங்களில்/
பகுதிகளில் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகளுக்கான கட்டணங்கள்,
கீழ்க்கண்ட அட்டவணையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள வீதங்களில்
கணக்கிடப்பட்டுள்ள கட்டணங்களுக்கு மேற்படக்கூடாது.

அட்டவணை

நிலை:	31-10-91	1-11-91
	வரை	முதல்
	கட்டணம்.	கட்டணம்.
(1)	(2)	(3)
	ரூ. பை.	ரூ. பை.
முதலாவது	0.50	0.70
இரண்டாவது	0.60	0.80
மூன்றாவது	0.75	0.90
நான்காவது	0.90	1.00
ஐந்தாவது	1.00	1.25
ஆறாவது	1.10	1.50
ஏழாவது	1.20	1.75
எட்டாவது	1.25	2.00
ஒன்பதாவது	1.40	2.10

பத்தாவது	1.50	2.20
பதினொன்றாவது	1.60	2.30
பன்னிரண்டாவது	1.70	2.40
பதின்மூன்றாவது	1.75	2.50
பதினான்காவது	1.90	2.60
பதினைந்தாவது	2.00	2.70
பதினாறாவது	2.10	2.80
பதினேழாவது	2.15	2.90
பதினெட்டாவது	2.20	3.00
பதினொன்பதாவது	2.25	3.00
இருபதாவது	2.30	3.00
இருபத்தொன்றாவது	2.35	3.20
இருபத்திரண்டாவது	2.40	3.25
இருபத்தி மூன்றாவது	2.50	3.35

(நிலை என்பது தோராயமாக இரண்டு கிலோ மீட்டர்களாகும்.)

மலைச் சாலையில் ஓடும் வண்டிகளுக்கும், மாநகரில் ஓடும் குறிப்பிட்ட நிறுத்தங்களில் மட்டும் நிறுத்தப்படும் பேருந்துகளுக்கும், மேலே கொடுக்கப்பட்டுள்ள அட்டவணையில் காட்டப்பட்ட கட்டணங்களுக்கு மேல் பத்து காசுகள் நிர்ணயிக்கப்படுகிறது.

இராமேஸ்வரம்: திவில் ஓடும் பயணி ஒருவருக்கு பயணிப் பேருந்துகளுக்கு கட்டணம்.

ரு. பை.

I: இராமேஸ்வரம் இரயில் நிலையத்திலிருந்து கோயில் வரை. 0.90

II (1) பாம்பன்-தங்கச்சி மடம் 0.90

(2, தங்கச்சிமடம்-இராமேஸ்வரம் 1.10

(3) பாம்பன்-இராமேஸ்வரம் (பயண முனை) 1.70
தொடக்கத்திலிருந்து பயண முனை
இறுதி வரை வழியில் நிற்காமல் செல்லுதல்.

(4) இராமேஸ்வரம்-தனுஷ்கோடி 3.40

1992 மார்ச் 24]

இணைப்பு ஆஒப்பந்தப் பேருந்துகள் :

ஆட்டோ ரிக்ஷா மற்றும் வாடகைக் கார்களைப் பொறுத்த வரையில் கட்டண வீதங்கள் 28-8-91 முதல் பின்வருமாறு இருக்கும்.

சமவெளிச் சாலைகளில்
மலைச் சாலைகளில்
கட்டண கட்டண
வீதம். வீதம்.

(1)

(2)

(3)

ரூ. பை. ரூ. பை.

ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் :

குறைந்த அளவுக் கட்டணம்	4.40	5.60
ஒவ்வொரு கி.மீ. தூரத்திற்கும்	2.20	2.80
காத்திருப்புக் கட்டணம்	ஒவ்வொரு 10 நிமிடங் களுக்கும் 10 காசுகள்.	

வாடகைக்கார்கள் (சாதாரணம்) :

குறைந்த அளவுக் கட்டணம்	6.80	8.00
ஒவ்வொரு கி.மீ. தூரத்திற்கும்	3.40	4.00
காத்திருப்புக் கட்டணம்	ஒவ்வொரு ஐந்து நிமிடங்களுக்கும் 10 காசுகள்.	

இரவு நேரப் பணிகள் :

இரவு 10 மணியிலிருந்து அதிகாலை 5.00 மணி வரையில் ஒடும் ஆட்டோக்களுக்கும், வாடகைக்கார்களுக்கும் மேற்படி வீதங்களில் 25 சதவீதம் கூடுதல் கட்டணமாக வசூலிக்கப்படலாம். பின்னமாக வரும் தொகை அடுத்த 10 காசுக்கு முழுமையாக்கப்படலாம்.

சுற்றுலா வாடகைக் காசிகள் :

ஏ. இயக்கச் செலவு உட்பட வாடகைக் கட்டணங்கள் :

	சமவெளியில்.	மலைச் சாலையில்.
	(இ.மீ. ஒன்றுக்கு)	(இ.மீ. ஒன்றுக்கு)
(1)	(2)	(3)
ரு. பை.	ரு. பை.	ரு. பை.
இருக்கையின் எண்ணிக்கை (மொத்தத்தில் 6 பேர்)	1.70	2.30
இருக்கையின் எண்ணிக்கை (மொத்தத்தில் 7 பேர்).	1.75	2.40
22 பரித்திறனும் அதற்கு அதிகத் திறன் கொண்ட அளவிலான சுற்றுலா வாடகைக் காசிகள்.	3.50	4.15
காத்திருப்புக் கட்டணம் :	நாள் ஒன்றுக்கு உயரளவு ரூ. 18 என்ற நிபந்தனைக்கு உட்பட்டு மணிக்கு ரூ. 2.	
இரவுத் தங்குதல்	இரவு ஒன்றுக்கு ரூ. 15.	
சீர்வளிச் சாதனம் :		
சீர்வளிச் சாதனம் பொருத்தப்பட்டுள்ள வண்டிகளில் சாதனம் பயன்படுத்தப்பட்டால் மேற்கொண்ட கூட்டண வீதங்களில் 15 சதவீதத் தொகையை கூடுதல் கட்டணமாக வசூலிக்கலாம்.		
பி. இயக்கச் செலவு நீங்கலாக வாடகைக் கட்டணங்கள் :		
	ரு. பை.	
(a) 22 பரித்திறனுக்கும் குறைவான திறன்கொண்ட நடுத்தர சுற்றுலா வாடகைக் காசிகள்—		
(அ) 12 மணி நேரமும் அதற்குக் குறைவாகவும்	45.00	
(ஆ) 12 மணி நேரத்திற்கு மேற்பட்டு 24 மணி நேரம் வரையில்	90.00	
(b) 22 பரித்திறனும் அதற்கு அதிகமான திறனும் உடைய பெரிய அளவிலான சுற்றுலா வாடகைக் காசிகள்—		
(அ) 12 மணி நேரமும் அதற்குக் குறைவாகவும்	60.00	
(ஆ) 12 மணி நேரத்திற்கும் மேற்பட்டு 24 மணி நேரம் வரையில்	120.00	

1992 மார்ச் 24]

இணைப்பு இ.

முக்கியமான மோட்டார் வண்டி வகைகளுக்கான
வரிவீதங்கள்

போக்குவரத்து வண்டிகள்.

I. சரக்கு வண்டிகள்.

காலாண்டு வரி.

ரூ. பை.

- (a) சுமை ஏற்றப்பட்ட நிலையில் 3,000 கி. 520.00
கிராம் எடைக்கு மேற்படாத சரக்கு
வண்டிகளுக்கு.
- (b) சுமை ஏற்றப்பட்ட நிலையில் 3,000 கி. 845.00
கிராம் எடைக்கு அதிகமாகவும் ஆனால்
5,500 கி. கிராம் எடைக்கு மிகாத
சரக்கு வண்டிகளுக்கு.
- (c) சுமை ஏற்றப்பட்ட நிலையில் 5,500 கி. 1,290.00
கிராம் எடைக்கு அதிகமாக ஆனால்
9,000 கி. கிராம் எடைக்கு மிகாத
சரக்கு வண்டிகளுக்கு.
- (d) சுமை ஏற்றப்பட்ட நிலையில் 9,000 கி. 1,690.00
கிராம் எடைக்கு அதிகமாக ஆனால்
12,000 கி. கிராம் எடைக்கு மிகாத
சரக்கு வண்டிகளுக்கு.
- (e) சுமை ஏற்றப்பட்ட நிலையில் 12,000 கி. 1,840.00
கிராம் எடைக்கு அதிகமாக ஆனால்
13,000 கி. கிராம் எடைக்கு மிகாத
சரக்கு வண்டிகளுக்கு.
- (f) சுமை ஏற்றப்பட்ட நிலையில் 13,000 கி. 2,190.00
கிராம் எடைக்கு அதிகமாக ஆனால்
15,000 கி. கிராம் எடைக்கு மிகாத
சரக்கு வண்டிகளுக்கு.
- (g) சுமையேற்றப்பட்ட நிலையில் 15,000 கி. 2,190.00
கிராம் எடைக்கு மேற்படுகின்ற சரக்கு
வண்டிகளுக்கு.

(சுமை ஏற்
றப்பட்ட

நிலையில் 15,000 கி. கிராம் எடைக்கு
அதிகமாகும் ஒவ்வொரு 250 கி.
கிராம் எடைக்கு அல்லது அதன்
பகுதிக்கு 50 ரூபாய் வீதம் கூடுதல்
வரி).

[1992 மார்ச் 24]

II. ஒப்பந்த ஊர்திகள் :

(a) ஆட்டோ ரிக்ஷா—காலாண்டுக்கு	ரூ. 60
(b) வாடகை மோட்டார் வண்டிகள்—காலாண்டுக்கு	120
(c) சுற்றுலா வாடகை மோட்டார் வண்டிகள்— காலாண்டுக்கு.	150
(d) பெரிய வாடகை மோட்டார் வண்டிகள்— காலாண்டுக்கு ஒரு இருக்கைக்கு.	125 வீதம்
(e) தனியார் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (Omni Bus) காலாண்டுக்கு ஒரு இருக்கைக்கு.	500 வீதம்

III. பயணி பேருந்துகள் :

(a) சென்னை பெருநகரப் பகுதிக்குள் மட்டும் ஒடும் பேருந்துகள்—காலாண்டுக்கு ஒரு இருக்கைக்கு.	50
(b) நகரப் பேருந்துகள்—காலாண்டுக்கு ஒரு இருக்கைக்கு.	260
(c) வெளியூர் பேருந்துகள்—காலாண்டுக்கு ஒரு இருக்கைக்கு.	325 +35
(d) விரைவுப் பேருந்துகள்—காலாண்டுக்கு ஒரு இருக்கைக்கு.	300 +40

IV. தனியார் போக்குவரத்து வண்டிகள்

காலாண்டுக்கு ஒரு இருக்கைக்கு. 50

V. போக்குவரத்து வண்டிகள் அல்லாத பிற வண்டிகள் :

	ஆண்டு வரி
(a) இணைப்பு வண்டி அல்லது பக்க வண்டியுடன் கூடிய அல்லது அவை இல்லாத 50 சிசிக்கு மேற்பட்டு ஆனால் 170 சிசிக்கு மேற்படாத மோட்டார் சைக்கிள்கள்.	ரூ. 150
(b) இணைப்பு வண்டி அல்லது பக்க வண்டியுடன் கூடிய அல்லது அவை அல்லாத 170-சிசிக்கு மேற்பட்டும் ஆனால் 300-சிசிக்கு மேற்படாத மோட்டார் சைக்கிள்கள்.	200
(c) இணைப்பு வண்டி அல்லது பக்க வண்டியுடன் கூடிய அல்லது அவை இல்லாத 300-சிசிக்கு மேற்பட்ட மோட்டார் சைக்கிள்கள்.	300

(1-4-1989 அன்றோ அதற்கும் பின்
னரே பதிவு செய்யப்பட்ட மோட்
டார் சைக்கிள்களுக்கு ஆயுட்கால
போக்குவரத்து வரி கட்டாய
மாக்கப்பட்டுள்ளது).

1992 மார்ச் 24]

VI. மோட்டார் வண்டிகள், ஜீப்பு வண்டிகள் முதலியன ;

ஆண்டு வரி
இந்தியாவில் தயாரான
வண்டிகள்.

இறக்குமதி
செய்யப்பட்ட
வண்டிகள்.

கம்பெனி
களுக்கு
சொந்த
மானவை.

மற்றவர்
களுக்கு
சொந்த
மானவை.

(1)	(2)	(3)	(4)
	ரூ. பை.	ரூ. பை.	ரூ. பை.
(a) சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 700 கி. கிராம் எடைக்கு மேற்படாதவை.	900.00	600.00	300.00
(b) சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 700 கி. கிராம் எடைக்கு அதிகமாக ஆனால் 1,500 கி. கிராம் எடைக்கு மேற்படாதவை.	1,500.00	1,000.00	500.00
(c) சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 1,500 கி. கிராம் எடைக்கு அதிகமாக ஆனால் 2,000 கி. கிராம் எடைக்கு மேற்படாதவை.	1,800.00	1,200.00	600.00
(d) சுமை ஏற்றப்படாத நிலையில் 2,000 கி. கிராம் எடைக்கு அதிகமாக ஆனால் 3,000 கி. கிராம் எடைக்கு மேற்படாதவை.	1,950.00	1,300.00	650.00

	(1)	(2)	(3)	(4)
(e) மோட்டார் வண்டிகள்	2,250.00	1,500.00	750.00	

சட்டத்தின் கீழ்
தனியார் போக்கு
வரத்து வண்டி
அனுமதி தேவைப்
படாத வாகனங்
களைப் பொறுத்த
மட்டில் சுமை ஏற்றப்
படாத நிலையில்
3,000 கி. கிராம்
எடைக்கு அதிக
மாக உள்ளவை.

